Jaro 15 Oktobro 1963 N-ro 5



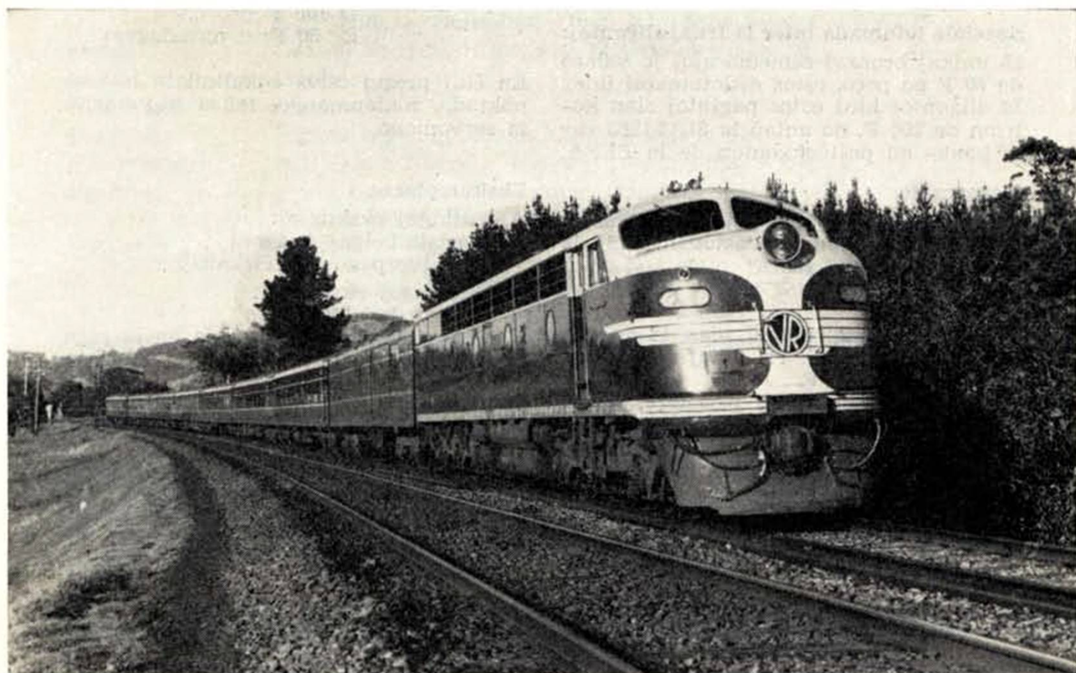
LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretariejo: Willem Barentzstraat 66, Utrecht, Nederlando

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



Vagonaro en Aŭstralio



16-a INTERNACIA FERVOJISTA KONGRESO

Korespondadreso: Centra Stacio, Bruselo 1, Belgio.
Poŝtĉekkonto: 4770.76.
Bankkonto: Kredietbank Bruselo No. 357/13/10470.
Telefono: Bruselo (02) 56.83.32.

Kongreskotizo:

ĝis 31.12.1963: 200 F
ĝis 31. 3.1964: 300 F
poste: 350 F
familianoj, pensiuloj kaj junuloj malpli ol 25 jaraj ĝuos rabaton de 50%
Simpatiant(in)o: 50 F

Speciala lotumado inter la fruaj aliĝontoj:

15 unikaj bronzaj rememoraĵoj je valoro de 60 F po peco, estos dislotumataj inter la aliĝontoj kiuj estos pagintaj sian kotizon de 200 F, do antaŭ la 31.12.1963 sur la bank- aŭ poŝtĉekkonton de la BEFA.

Kongresejo:

Ĉiuj salonoj kaj salonegoj de la Brusela Centra Stacio senpage estas metitaj je la dispono de nia 16a.

Glumarkoj:

Ĉiu el vi povas subteni nian 16-an per aĉeto de glumarkoj. Tri folioj = 12 markoj, kostas nur 5 F.
Se vi volas mendi ilin perletere, sendu tiam kiel presaĵon unu internacian respondkuponon al nia koresponda adreso kaj menciu vian propran adreson sur la dorsflanko de la leterkoverto. Ni tuj sendos al vi tri foliojn.

Loĝado:

Ĉiu kongresano estos loĝigata je maksimume 15 minuta distanco de la kongresejo.

Loĝkategorioj: A 250 F = hotelo
B 200 F = „
C 150 F = „
D 100 F = „
E 50 F = amasloĝejo.

En ĉiuj prezoj estas enkalkulata la tranoktado, matenmanĝo, takso kaj ankaŭ la servomono.

Ekskursplano:

A. Tuttagaj ekskursoj:
1) en la belgaj Ardenoj
2) Antverpeno kaj ĉirkaŭaĵo

B. Duontagaj ekskursoj:
Bruselo kaj ĉirkaŭaĵo
Vizito al la varmkulturejo en la reĝa palaco en Laken
Diversaj vizitoj turismaj, folkloraj, distraj, fakaj, kulturaj.

C. Postkongresoj:
1) Antverpeno, la mondhaveno kaj arturbo
2) Amsterdamo, la Venecio de l' Nordo.

Por la postkongresa restado en Amsterdam de la 16-a ĝis la 19-a de majo, formiĝis malgranda komitato, konsistanta el la kolegoj: K. G. J. de Jong, prezidanto, H. Hoen, sekretario, E. Oosterwijk, kasisto, W. L. van Leeuwen, ekskursoj, J. Lok, loĝado.
Korespondadreso: H. Hoen, von Liebigweg 7, Amsterdam.
En okazo de bezono aldoniĝos pluraj helpantoj.
Definitivaj planoj ankoraŭ ne ekzistas. La komitato planos ekskursojn en la proksimeco de Amsterdam (florkampoj, tipaj fiŝistaj lokoj, strando) kaj en la orienta parto de la lando, eventuale kun komunaj manĝoj. Mardon, la 19-an de majo estos libera posttagmezo.
Intertraktoj kun la komunuma estraro pri malmultekosta amasloĝejo jam komenciĝis.
En sekvonta kongreskomuniko aperos pli detalaj informoj pri ekskursoj, restado, kostoj kaj bezonata vojaĝbileto.

Ni eklaboru!

Someraj libertempoj iom malhelpas la laboron de la Komitato por revizio de la IFEF regularo.
Ankaŭ la urĝa alvoko de la IFEF estraro por ensendi la nomojn de la elektitaj landaj komitatanoj por IFEF ne havis la deziratan efikon.
Dume ni konstatis pere de la leteroj de nia amiko Otto Walder, ke la koncerna komitato diligente laboras. Post enketo pri la gvida principo por IFEF oni unuanime rekomendis la sistemon (A): Komitato (parlamento) kun Estraro (registaro).
Pluraj komitatanoj jam respondis al dua enketo, kiu celas solvi demandojn pri la nombro de estraranoj, statuto kaj regularo, elekto de afergvidanto, tempo de la enkonduko de nova regularo, k.t.p. Laboro abundas!
La IFEF estraro, kiu kun fido donis malfacilan taskon en la manojn de kompetentaj kaj fervoraj amikoj, insiste petas ĉiujn landajn estrarojn, ke ili senprokraste respondu al la cirkuleroj de la komitato, por almenaŭ iomete pli faciligi al ili ilian ampleksan komision.

Listo de la elektitaj komitatanoj

Aŭstralio:	mankas
Aŭstrio:	Karl Vavra, Knittelfeld, Stmk., St. Margarethensiedlung 43 Ing. Wilhelm Hermann, Wien, XI., Zehetbauerg. 4/6/III/10
Belgio:	Leo de Bruyne, Huizingen, Goudkasteellaan 26
Britio:	mankas
Bulgario:	mankas
Danlando:	Ingvar Kensing, Århus C., Assensgade 18
Finnlando:	Nils Gösta Narvala, Helsinki, Untamontie 8 A 8
Francio:	F-ino Germaine Lemonnier, Asnieres (Seine), 17, rue Emil Agier Robert Coyac, Sartrouville (S&O), 7, rue Hoche
Germanio:	Joachim Giessner, 321 Elze (Han), Bahnhof S-ino Elfriede Kruse, 6 Frankfurt/Main, Schweizer Str. 104 Willi Barnickel, 6 Frankfurt/Main, Tiroler Str. 2 Gernot Ritterspach, 6901 Bammental über Heidelberg, Oberdorfstr.
Hispanio:	Tomas Ortiz Garcia, Alar del Rey (Palencia), Grupo Esperanto
Hungario:	mankas
Italio:	mankas
Jugoslavio:	Sredić Gvozden, Beograd, pošt.fako 526
Nederlando:	J. J. Labordus, Utrecht, Kenaustr. 26
Norvegio:	mankas
Pollando:	mankas
Svedio:	Rune Palmgren, Vällingby, Persikogatan 32, 2 tr.
Svisio:	Otto Walder, Romanshorn, Waldmannstr. 10

La sekcio sendu antaŭ la 15 de decembro 1963a la nomojn de la kandidatoj por la ĉefestraro kaj la kongresproponojn!

De la redaktoro

En la nroj 3/4 aperis malĝusta adreso de la norvega sekcio.
Ĝi devas esti:
Odd. Kolbrek, Kaldbakkstubben 22, OSLO, 9 (Norv.)

Mi petas tiujn kolegojn, kiuj skribis artikolo(j)n por la diversaj esperanto gazetoj aŭ revuoj, sendi almenaŭ po unu ekzemplero al mi.

La kampadejo „Esperantujo”

Tiuj, kiuj legis pri la fama „Tragedio en la Universo”, scias, ke ĉi tiu libro estas apelacio por paco, amikeco kaj kunlaboro inter ĉiuj homoj. Ĝin verkis kolektivo de studentoj, kunlaborantoj de la Kroata Naturscienca Societo kaj ili famiĝis en la tuta mondo. Ĉar ili estas Esperantistoj, ili klopodis popularigi Esperanton en la propra lando kaj ekster Jugoslavio.

Kiel astronomoj, observantoj de la Universo, ili estas konvinkiĝintaj, ke la tero — polvero en la senfina kosmo — forte bezonas tutplanedan kunlaboron de ĉiuj homoj kaj tial rimedon, kiu povas kontribui al la efektiva proksimiĝo de la popoloj.

Ne nur la reloj ligas la landojn, sed aeroplanoj flugas tra la stratosfero kaj rapidas 1500 km kaj eĉ pli. Artefaritaj satelitoj faras avertajn flugojn ĉirkaŭ nia planedo, sed rilate al la disvolviĝo de la teknikaj kapabloj la etika fundamento de nia ekzistado malfruiĝis.

Pri ĉi ĉio niaj junaj Zagrebaj-astronomoj konscias kaj ili scias ke la orbitoj en la Universo estas admonoj, kiuj akcentas la bezonon de ĉiuflanka kunlaboro kaj proksimiĝo de la popoloj. Ili scias, ke Esperanto estas tuthoma, neŭtrala lingvo kaj havas universalan karakteron.

Tial niaj junaj gesamideanoj klopodis popularigi Esperanton, ĉar ĝi povas ligi la popolojn je la fundamento de komprenemo kaj amikeco. La nuntempa homaro do forte bezonas ĝin kaj niaj junaj geamikoj klopodis tiel apliki la intelekton, ke rezultis bonaj kaj realigeblaj ideoj kaj ili iniciatis por fondi hejmecan somerrenkontiĝejon por la tutmonda esperantistaro.

Ili bone sukcesis kaj sub aŭspicioj de la Jugoslavia Esperanto-Ligo, Turista Societo Primoŝten, Verdstela Observatorio Zagreb, antaŭ du jaroj ekfunkciis la internacia esperantista kampadejo en Primoŝten. Primoŝten estas ĉarma urbeto, kiu kuŝas mezvoje inter la famaj adriatikaj marurboj Ŝibenik kaj Split sur la fora Jadrano en Jugoslavio.

Mi mem vizitis la kampadejon „Esperantujo”-n, kaj ĉiutage satĝuis la gastronomajn surprizojn en la impona esperantista restoracio de la kampadejo kaj spertis la tutplenan komforton de la esperantista tendaro.

Ne estas eble priskribi la detalojn, sed la eksponento de niaj ĝojo kaj gajeco estas la hejmeca sfero kreita de la iniciatintoj kaj ilia gvidanto, Dr. Divjanovic.

Restas al mi danki ĉiujn, kiuj kunlaboris por realigi la somerumejon „Esperantujo”. Mi havis la feliĉon konatiĝi kun miaj famaj geamikoj kaj ilia gvidanto, samideano Dr. Divjanovic kaj krome kun la deĵorantoj de la Turista Societo Primoŝten.

Mi spertis ĉies afablecon, korecon kaj helpopretecon, sed super ĉio mi spertis, ke:

> „Esperanto ligas la popolojn je la fundamento
> de amikeco kaj komprenemo.”

Al ĉiuj kolegoj mi do povas rekomendi pasigi belegan ferion en nia amika rondo de la esperantista kampadejo sur la bordo de Adriatiko.

La prezoj estas moderaj, sed pri ĉi ĉio la interesiĝantoj turnu sin al:

> Internacia Esperanto-Kampadejo Primoŝten,
> Primoŝten ĉe Ŝibenik, Jugoslavio.

La Turista Societo Primoŝten volonte donas ĉiujn informojn. Por atingi Primoŝten mi konsilas fervoje vojaĝi ĝis Rijeka kaj plue pere de ŝipo ĝis Ŝibenik, fine per la loka ŝipo ĝis Primoŝten. Por la returna vojaĝo per trajno de Ŝibenik-Zagreb, ktp.

Bouke Tolsma, Nederlando.

Kelkaj suplementaj notoj al la prelego de la 12a IFEF-kongreso en Helsinki 1960:

Kiel la finnaj fervojoj luktas kontraŭ la vintro

Al ĉi prelego, publikigita en „L.I.F." n-ro 6/1960 kelkajn detalojn oni tamen povus aldoni. En la lastaj du-tri jaroj okazis evoluo, speciale rilate malpezan plugilmaterialon kaj varmigon de trakforkoj.

Koncerne la malpezan plugilmaterialon uzeblan nur kiam estas malmulte da neĝo kaj la fervojlinioj devas esti rapide malfermataj, oni povas konstati, ke la pintaj, pneŭmatike leveblaj neĝplugiloj, muntitaj antaŭ trakŝarĝaŭtoj, montriĝis tre praktikaj. La rapideco de tiaj trakŝarĝaŭtoj estas 50-80 km/h kaj ilia tirkapablo 50-80 tunoj 2-3 ŝarĝitaj vagonoj). Ĉirkaŭ 60 tiaj ŝarĝaŭtoj ĉe nia fervojo estas ĉefe uzataj por ĉiaj transportoj je trakaj riparlaboroj, kaj nur kiam bezonate por puŝi neĝplugilon kaj fortransporti neĝon. Por neĝ-transportado en malgrandaj stacioj montriĝis praktikaj ankaŭ motor-drezinoj, kiuj kapablas tiri post si unu per neĝo ŝarĝitan aldonan vagoneton.

Kiel jam menciite en la prelego, oni jam dum 5 jaroj eksperimentis la uzon de elektro por senneĝigi trakforkojn. Tiujn ĉi instalaĵojn oni konstatis praktikaj speciale pro tio, ke ilia funkciado estas regulebla je longaj distancoj. Ilia malavantaĝo tamen estas, ke dum severaj frostoperiodoj la efiko de la instalaĵoj apenaŭ sufiĉas kaj ke la fandita neĝo emas refrostiĝi en la trakforko. Krome la varmigo efikas relative malrapide. Malgraŭ tio la centralizita trajnkontrola sistemo (aŭ trajn-cirkula central-regado), kiun oni enkondukis inter Mikkeli kaj Pieksämäki, estas provizita per elektre funkciantaj fandaparatoj por trakforkoj. Ili estas instalitaj en la ĉefaj trakforkoj de ĉiuj tiuj trafiklokoj, kie okazas trajnrenkontoj aŭ trajn-preterpasoj (temas pri unutraka linio). La venonta vintro montros, ĉu la instalaĵoj estas sufiĉe sekuraj en sia funkciado.

Komence de la jaro 1962 aperis sur la finnaj fervojoj la unuaj ŝarĝvagonoj ekipitaj per katalizaj varmig-aparatoj. Tiaj aparatoj estas etvolumenaj kaj malpezaj, kaj ili ne postulas specialan hejtapartaĵon en la vagono. En malplena stato la aparato pezas nur 8 kg. La kapacito de la ujo por brulfluaĵo estas 7 litroj kaj la brultempo je plena efiko 55 horoj. Kiel brulfluaĵon oni uzas special-benzinon. La aparato konsistas el metala ujo por brulfluaĵo, karburilo, kaj asbestmateto funkcianta kiel brulilo. Plue al la aparato apartenas du per ĉarniroj provizitaj klapoj, por reguligi la bruladon, kaj speciala ekbruligilo. La produktado de varmo okazas sen videbla flamo. La temperaturo ne superas 360 gradojn C, restante tiel 200 gradojn sub la ekflamigpunkto de benzino. La temperaturo restas konstanta tiel longe, ĝis la brulfluaĵo en la ujo elĉerpiĝas. La finnaj fervojoj nun posedas 53 tiajn vagonojn.

La varmigproblemo de dizeltrajnoj plue estas tre aktuala en Finnlando. Tute kontentigan solvon oni ĝis nun ne trovis. En lokaj trajnoj kaj en relbusoj tamen la aervarmigsistemo, konata sub la nomo „Webasto", ŝajnas esti sufiĉe bona. Tiujn ĉi varmigilojn oni uzas en Finnlando jam de 1954. Dum la lastaj du-tri jaroj oni enkondukis plibonigitan termostat-reguligitan aŭtomatsistemon, produktitan de la sama fabriko „Webasto". La agregato konsistas el 80 vata elektromotoro, kiu funkciigas la ventolilon por varmigaero, la ventolilon por brulaero, la brulaĵ-pumpilon kaj la injektilon por brulfluaĵo. La povumo de la agregato estas 6500 kkal/h kaj la konsumado de brulfluaĵo unu 1/h. da dizeloleo. Kiel avantaĝo de la Webasto-sistemo prezentiĝas i.a., ke per ĝi oni povas rapide ebenigi temperaturŝanĝojn aperintajn en vagonoj. Ankaŭ la tempo de antaŭhejtado estas relative mallonga.

En longdistancaj dizeltrajnoj oni eksperimentis kaj vaporgeneratoron instalitan sur la lokomotivo, kaj la unuovarmigon de vagonoj pere de oleo-brulilo por kondensita gaso (temas pri vagonoj en kiuj funkcias perakva centrohejtilo). La prezentado de la diversaj hejtad-sistemoj por vagonaroj tamen necesigus apartan artikolon.

En la plej novaj finnaj pasaĝervagonoj troviĝas „Luwa-Jetair" aervarmig-instalaĵoj, samtipaj kiel en la konataj TEE-trajnoj, sed sen malvarmigaparato. La varmigo okazas aŭ per oleohejtita kaldrono aŭ per vaporo ricevata de la lokomotivo, pere de varmoŝanĝilo. Tiu ĉi sistemo prezentas la avantaĝon, ke la pasaĝero mem povas iomgrade reguligi la temperaturon en sia kupeo, kaj ke efika aerumado estas kombinita kun la vagonvarmigo.

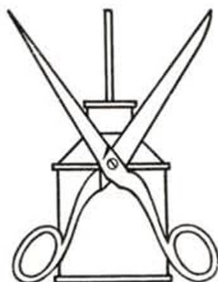
(Laŭ „Bulteno de Esperanto-Societo de Finnlandaj Fervojistoj" 2/1962).

Komuniko de la afergvidanto por fakprelegoj

KOMUNIKO DE LA AFERGVIDANTO POR FAKPRELEGOJ
Kiel mi jam sciigis en Stoke, mi intencas starigi iom post iom koncizan, sed taŭgan statistikon, el kiu oni povas ekkoni la efikon de la fakprelegoj en la unuopaj landoj kaj la gradon de la eluzo flanke de la landaj asocioj. Pro tio mi petas la landajn estrarojn zorgi pri tio, ke iu respondeculo observigos kiel eble plej komplete la publicaĵojn, kiuj tuŝas la fakprelegon aŭ ties resumon iamaniere, eĉ se ĝi nur estas menciita per kelkaj vortoj en iu raporto.

Sufiĉas indiki
- la landon de la koncerna revuo, kaj ties nomon,
- ĉu ĝi estas esperanta aŭ nacilingva,
- ĉu aperis kompleta teksto de la prelego aŭ de la resumo aŭ nur mencio.

Estas dezirinde, sendi la informojn al mia adreso ĝis la fino de oktobro **ĉiujare:** Joachim Giessner, 31 Elze (Han), Bahnhof, Germanujo.
Bonvolu celtrafe kunlabori, por ke IFEF povu havigi al si superrigardon pri tiu branĉo de sia agado.



Pri nia 15-a kongreso skribis :

„The British Esperantist" en nro 692, juli-aŭgusto 1963:
„Invado de fervojistoj en Stoke on Trent kaj Llandudno... Impona afero! El la afero la movado certe gajnis amikojn kaj prestiĝon, kaj la nordkimraj anoj gajnis kuraĝon."

„Franca Esperantisto," nro 219, junio-julio 1963:
„La britaj fervojistoj bonege organizis ĉi tiun kongreson, kaj montris sian kapablon distri siajn invititojn. Ili plene rajtas ĉies dankemon."

Franclingve oni priparolis nian 15-an en Arts l'Cheminois nro 50, majo-junio 1963.

„La Praktiko" junio/julio 1963.
„....la partoprenantoj ricevis bonegan impreson kaj ĝuis ĉi tiun kongreson same, kiel la antaŭajn."

Krome raportis:
„Sennaciulo", oficiala organo de Sennacieca Asocio Tutmonda
„SAT-Amikaro" monata bulteno de esp. laboristoj el landoj de franca lingvo,
„La Vie du Rail" (kun kvin fotografaĵoj)
„Bulteno de la Aŭstria Sekcio de 'IFEF' "
„La Fervojisto" organo de la Franca I.F.E.F. Sekcio,
„Bulteno" de la Germana Esperanta Fervojista Asocio (kun fotoj)
„Informa Bulteno" de Itala Fervojista Esperanto-Asocio
„Jugoslavia Fervojisto", kun foto pri la inaŭguro de Esperanto-strato
„Svisa Fervojisto"
„Fervojisto" Organo de la Fervojista Esperantista Rondo Nederlanda.

NEKROLOGO

FRANCIO :

Sabate la 15an de junio mortis en Parizo Renée Marc, estraranino de F.F.E.A. kaj de la Norda Grupo en Parizo. Tion ni legis en la organo de F.F.E.A. „La Fervojisto" de julio.
La sendube absoluta vero pri tiu nova bato de la sorto malfacile enpenetras niajn pensojn, ke juna vivoplena kaj aktiva kunlaborantino subite forlasis nin.
Kune kun ĉiuj, kiuj bone konis ŝin, ni funebras pri la neatendita forpaso. Renée Marc estis tre amata kaj aktiva batalantino por nia idealo, kiu ĉeestis multajn el niaj kongresoj aŭ reprezentis F.F.E.A. en specialaj okazintaĵoj.
Multfoje ŝi akceptis nin kaj aliajn eksterlandajn gastojn en la Parizaj stacidomoj en amikeca maniero al ŝi propra. Ŝiaj aktiveco en — kaj la fideleco al nia movado estu por ni ĉiuj ekzemplo.
La estraro de I.F.E.F. partoprenas en la grava perdo por la familio kaj F.F.E.A. kun granda respekto kaj sincera danko pro ĉio, kion Renée Marc faris por ni kaj la movado.
Ke ŝi ripozu en paco.

HISPANIO :

En Hispanio mortis nia kolego kaj membro José Maria Biosca, lokomotivisto en Barcelona.
Kolego Biosca jam estis membro ekde la fondiĝo de H.E.F.A. kaj restis fidela al nia movado ĝis la vivfino. Lia forpaso estas neriparebla perdo por H.E.F.A. sed ankaŭ por nia I.F.E.F.
La I.F.E.F.-estraro sendas al H.E.F.A. kaj la familio la sincerajn kondolencojn. Ke nia kolego José Maria Biosca ripozu pace.

La I.F.E.F.-estraro.

Fervoja esplora rondlinio

El gazeto „Rudé Právo" N-ro 30/1963 tradukis Ckt.

Verifo de lokomotivoj, vagonoj kaj aliaj teknikaĵoj. Nova helpanto por esploro, evoluo kaj fabrikado.

Laboruloj de la fervoja konstruentrepreno pretigis en la spaco: Pečky-Velím-Poděbrady novan fervojlinion. Ĝia specialaĵo estas, ke ĝi fakte nek ie komenciĝas, nek ie finiĝas. Ĝi formas senfinan ovalan vojon proksimume dektri kilometrojn longan kun pli longaj rektaj partoj — esploran rondlinion por nova fervoja teknikaĵo. Tiujn ĉi tagojn okazas kontrolaj provoj de la fervojlinio. Ili estas tre fundaj, ĉar la fervoja linio devas kontentigi altajn postulojn de la fervojistoj.
Nur la unua parto de la esplora rondlinio estas konstruita. Pro tio ĝi servos antaŭ ĉio al provoj de Diesel-lokomotivoj, person- kaj ŝarĝ-vagonoj. La nova konstruaĵo estos grava helpanto al fervojistoj kaj al industriaj entreprenoj. Ekzemple en certaj partoj de tiu ĉi fervojlinio lokomotivoj kapablas evoluigi rapidecon ĝis 200 km/hor. Aliekzemple dum du tagoj en la esplora rondlinio lokomotivo estos veturinta tiom da kilometroj, kiom da kilometroj ĝi ne veturas sur normalaj linioj eĉ dum duono de monato. Tio memkompreneble rapidigos la verifon de maŝinoj, novaj tipoj de ŝpaloj, sekurec-instalaĵoj kaj aliaj teknikaj plibonigoj. Rezultoj de la verifoj kaj novaj spertoj servos al la industriaj entreprenoj por kvalitigo de fabrikaĵoj kaj al fervojo por pliperfektigo de la trafiko. Krome kelkaj entreprenoj reekzamenos maŝinojn kaj aranĝaĵojn, destinitajn por eksporto. Similan esploran rondlinion posedas Sovet-Unio. Sed aliaj anoj de la Organizo por kunlaboro de fervojoj sideje en Warszawa ne posedas ĝin. Ekzemple laŭ reciproka konvencio kelkajn fabrikaĵojn por fervoja transporto provados ĉe ni laboruloj de Bulgario, Hungario, GDR, Pollando kaj Rumanio.
En la dua parto de konstruado laboruloj de fervojelektrigo pretigos elektran kondukodraton kaj pluan aranĝaĵon, kiu ebligos provojn de la elektraj lokomotivoj por kontinua kaj alterna tensio. Jam dum la konstruado de tiu ĉi kondukodrato fervojistoj verifos novan manieron de elektrigo per utiligo de speciala kondukodrato, kies kerno estas ŝtala kaj la ŝelo el aluminio.

ALVOKO

La germana urbo Freilassing kuŝanta apud la riveroj Saalach kaj Salzach ĉe la limo de Aŭstrujo kaj en la proksimeco de Salzburgo, Reichenhall, Berchtesgaden kaj Königssee estas pro ĉi tiu bonega situo multe vizitata de la fervojistoj serĉantaj refreŝiĝon. Ĉar ankaŭ la fervojista kantino per la malmultekostaj gastronomaj manĝaĵoj kontribuas al tio, do mi tiun ĉi jaron jam trian fojon pasigis mian liberan tempon en tiu ĉi loko. Tamen vizitonte la urbon, mi ĉiam — kvankam tie troviĝas Esperanta grupo — ĉagreniĝis pro manko de UEA delegito kiu eble povus prizorgi por mi komfortan loĝejon. La demando „ĉu ne estas tie io farebla?" ne donis al mi trankvilon. Veninte al Freilassing, mi vizitis la fervoran esperantiston s-anon Stumpfegger, kiu pro sia duonblindeco jam ne plu multe povas fari, kaj mi petis lin doni al mi adresojn pri ĉiuj grupanoj kaj lian opinion pri la esperanta parolkapableco de ĉiu unuopulo. Mia klopodo ne estis vana. La urbo Freilassing nun havos delegiton kaj vicdelegiton de UEA.
Sidante en la apud urbodoma parketo, mi pluen meditadis kio estas tie ĉi ankoraŭ por nia ideo farebla. Elpoŝiginte papereton kaj krajonon, mi preparis koncepton pri petskribo al la urba konsilantaro pro nomigo de „Dr. L. L. Zamenhof-Strasse". Fininte la koncepton, jen mi ekvidis, kvazaŭ vokita, samideanon Stumpfegger kaj mi tralegis al li la skribaĵon. Ni tuj decidis viziti la vicurbestron kaj ni persvadis al li nian peton. Kompreneble la sinjoro petis nin transdoni petskribon al la urba konsilantaro. Nun ke la ŝtono ekruliĝis estas necese, ke ĉiuj esperantistoj fervojistoj subtenu tiun ĉi laboron per instiga petskribo subskribita ankaŭ de neesperantistoj al la urba konsilantaro en Freilassing. Karaj gekolegoj, bonvolu skribi amase! La adreso: An den Herrn Bürgermeister und Stadrat in (8228) Freilassing, Germana Federacia Respubliko.

Em. Sebera, Bretten

Aŭtomata trajno

La ideo, konduki pasaĝeran trajnon ekonomie, sen kondukisto, interesigis fervojajn inĝenierojn dum la lastaj kvindek jaroj. London Transport, kiu eksperimente elprovis aŭtomatan trajnkontrolon, nun montris al la publiko sian sistemon de aŭtomata, signale regata, trajnkondukisto.
Estas konata fakto, ke ĉiu kondukisto, reagante al signaloj kaj alioj, havas sian propran personan manieron por akceli kaj haltigi trajnon. Ne du trajnoj estas kondukataj ekzakte en la sama maniero, kaj kvankam aŭtomata signalado jam ekzistas, ni ankoraŭ kun fido lasas la kondukiston efektivigi la ordonojn al li donitajn el de la traka flanko.
Tiu nova ekipo kapablas sur sin preni la mekanikajn manipulojn de la veturigado. Sekura signalo, sendata en la reloj de la trajno, donas indikon al la Aŭtomata Signalregata Kondukisto, ke la tuta sistemo estas en ordo kaj sekura. Je lokoj, kie la trajno devas malrapidi aŭ halti, la aŭtomata kondukista ekipo ricevas signalojn, generitajn de elektronika aparataĵo, je la flanko de la trako. La trajnkondukila ekipo tiam estas kapabla komputi la agadon, plenumatan de la trajno kj tiun, ordonitan el de la traka flanko, kaj tiujn du kooperi. Se estas diferenco inter la aktuala agado kaj tiu, ordonita de la trakflanko, la Aŭtomata Signalregata Kondukisto ekagas — aŭ ĝi aligas la bremsojn, aŭ ĝi akceligas la rapidecon. La tuta agsinsekvo estas pretigata por operacio, per starta butono, kiu estas premita de „novtipa" kondukisto, kiu mem ne prizorgas iun veturigadon.
La celo de ĉi tiu aŭtomatigo estas raciigi la uzon de elektroenergio, trako kaj tempo. Pasaĝera trajno, provizita per tia instalaĵo, eniris en servo en Londono, la 7an de aprilo.

Laŭ radio-programo de BBC.
Kun permeso tradukita el
„London Calling Europe".

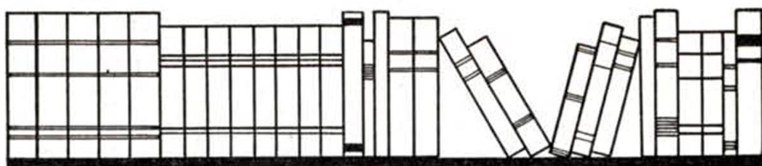
Ogren.

Elektraj lokomotivoj de Čierna ĝis al Děčín (ČSSR)

El gazeto „Rudé Právo" n-ro 36/1963 tradukis Ckt.

Lunde la 4.februaron t.j. forveturis el stacio Ustí nad Labem — Střekov al Děčín la unua trajno, trenata per elektra lokomotivo. Tiamaniere sen ŝanĝo al vapora trenforto elektraj trajnoj povos traveturi trans la tutan teritorion de nia respubliko for de limoj USSR al Čierna nad Tisou ĝis al Děčín ĉe la limoj de GDR. Krom plirapidigo kaj pliintensigo de transporto tra fervojnodo Ustí nad Labem, la elektrigo de fervojlinio Ustí nad Labem-Střekov-Děčín kontribuos al pli ekonomia utiligo de varmoenergio kaj al forigo de pena laboro ĉe karbprovizado de vaporlokomotivoj.
Ĝis fino de kuranta jaro en la teritorio de fervojdirekcio de Ústí nad Labem estos elektrigitaj linioj Chabařovice-Teplice-Most-Třebušice kaj linio Oldřichov-Louka-karbpreparejo Herkules - Most manovradstacio — Most ĉefstacio. Elektrigo de fervojlinio Děčín-Praha okazos en la jaroj 1966 ĝis 1967.

KORESPONDI DEZIRAS: W. M. Peters, Zaanhof 1''', AMSTERDAM (C), Nederlando, nederlanda fervojisto, serĉas kontakton kun hungara esperantisto por korespondadi kaj interŝanĝi poŝtmarkojn nederlandajn kontraŭ hungaraj. Li estas preta sendi la noveldonitajn markojn kontraŭ hungaraj noveldonaĵoj.



Ni ricevis:

Homo kaj kosmo: belaspekta revuo, 32 paĝa. Aperas kvaronjare. Abonprezo 1 usona dolaro. Mendu per poŝtmandato ĉe „Kroata Naturscienca Societo" ZAGREB, Ilica 16/III, poŝtfako 165, Jugoslavio.

Feliĉigaj ferioj, verkita de Hugo Kraus. Bildlibro pri la Esperantogolfo Primošteno, en tri lingvoj: Esperanta, franca kaj germana. Petu informojn pri Primošteno ĉe Internacia Esperanto-Kampadejo, Primošten ĉe Šibenik, Jugoslavio.

Redaktoro: D. Burgler, Sportstraat 62, Amsterdam-Z., Nederlando